

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över Transportstyrelsens rapport (TSG 2023–1619) om översyn av förarutbildningssystemet för behörighet B

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Transportstyrelsen föreslår ändringar i förarutbildningssystemet på grund av att andelen godkända prov har sjunkit. Såvitt Regelrådet förstår innebär 4 av förslagen effekter för företag: vägledningstillfällen, kravet på att fortbilda personal, en ny handledarutbildning och kravet på att introduktionsutbildning tas bort.

Regelrådet saknar redovisning av fyra delasppekter: särskild hänsyn till små företag, åtgärder för att begränsa förslagens kostnader och andra effekter, behov av speciella informationsinsatser samt hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas. Det finns viss kostnadsredovisning, som förväntas täckas av intäkter, men kvantifieringar hade förbättrat kvaliteten på konsekvensutredningen. Övriga delasppekter i konsekvensutredningen är godtagbart redovisade.

Innehållet i förslaget

Transportstyrelsen föreslår följande ändringar i förarutbildningssystemet:

- Blivande förare måste genomföra **två utbildningstillfällen** med särskild inriktning på vägledning på trafikskola innan förarprovet får genomföras.
- Trafiklärare och utbildningsledare ska genomgå fortbildning för att ytterligare säkerställa att de har god kompetens.
- Dagens krav på introduktionsutbildning tas bort för både blivande förare och handledare.
- Blivande förare får information om förarutbildningen i samband med ansökan om körkortstillstånd. Därtill tillhandahålls informationsmaterial om privat övningskörning till blivande förare och handledare. Informationen tillhandahålls på olika språk.
- Den som ska handleda privat övningskörning ska genomgå en handledarutbildning för att kunna godkännas som handledare.

- Det blir möjligt för en handledare att över tid övningsköra med fler blivande förare än idag.
- Vid underkänt körprov eller kunskapsprov måste den blivande föraren vänta två veckor innan denne får göra ett nytt prov av samma slag.
- Kunskapsprovets giltighetstid förlängs till ett år.
- Tillsynsmyndigheten får meddela föreläggande om organisatoriska brister upptäcks i tillsynen av förarprovningen.

Transportstyrelsen föreslår även att Skolverket får i uppdrag att ta fram en kurs i trafik kunskap inom Komvux med fokus på språklig förståelse och termer som behövs för att förstå och kunna ta till sig förarutbildningen.

Det föreslås ändringar i:

- Körkortslagen (1998:488). Denna lag träder i kraft den 1 januari 2028 utom 4 kap. 8 § som träder i kraft den 1 januari 2029.
- Lagen (1998:493) om trafikskolor. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2028.
- Förordning i körkortsförordningen (1998:980). Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.
- Förordningen (1998:978) om trafikskolor. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.
- Förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.
- Förordning i vägtrafikdataförordningen (2019:382). Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2028.
- Förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

Regelrådet fokuserar på de delar av förslaget som har störst effekter på företag.

Bedömning av delasppekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

Det uppges i remissen att det svenska förarutbildningssystemet är den process som en blivande förare går igenom från ansökan om körkortstillstånd till avklarat förarprov. I förarutbildningssystemet ska den blivande föraren ges möjlighet att i privat regi eller tillsammans med en professionell utbildare tillgodogöra sig förarutbildning och därigenom bli en trafiksäker och risk- och miljömedveten förare. Detta uppdrag gäller den del av systemet som avser behörighet B enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Det beskrivs att under de senaste 15 åren har andelen godkända förarprov (kunskapsprov och körprov) sjunkit. Blivande förare kommer allt oftare till provtillfället utan att vara tillräckligt förberedda, vilket resulterar i underkänt prov och ytterligare ett provtillfälle.

Godkännandefrekvensen uppges variera påtagligt mellan olika grupper av blivande förare. Transportstyrelsen har fått i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen.

Målet med uppdraget är att lämna förslag på hur förarutbildningssystemet kan utvecklas så att:

- det blir enklare och mer ändamålsenligt,
- fler blivande förare kommer bättre förberedda till förarprov,
- fler blivande förare når ett godkänt resultat på förarprovet på färre försök,
- de blivande förarna får bättre stöd och kan tillgodogöra sig de kunskaper och färdigheter som krävs för att bli trafiksäkra, risk- och miljömedvetna förare och,
- det fungerar bättre för de grupper av blivande förare som idag har stora svårigheter att tillgodogöra sig kunskaper och färdigheter under utbildningen och klara förarprovet.

I uppdraget har det ingått att hänsyn ska tas till kostnaden för de blivande förarna. Transportstyrelsen ska också överväga hur utbildningssystemet kan anpassas, och ta tillvara på möjligheter med ny teknik och digitalisering.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av problem som förslagsställaren ser med dagens situation och vad förslagsställaren vill uppnå för förändring. Beskrivningen är tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av problembeskrivning och syftet med förslaget godtagbar.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Obligatoriska utbildningstillfällen Det anges i konsekvensutredningen att om ingenting görs kommer det fortsatt att vara möjligt att anmäla sig till prov utan att ha fått möjlighet att öva självvärdering på ett sätt som bidrar till en mer realistisk värdering av den egna förmågan.

Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare

Det beskrivs att trafiklärare som inte får regelbunden uppdatering riskerar att ha inaktuella kunskaper om trafikregler, teknik och pedagogik. Om trafiklärarnas kunskaper inte uppdateras kan det påverka kvaliteten på körkortsutbildningen och därmed blivande förares förberedelse för körkortsprovet. Utebliven fortbildning skulle göra att de föreslagna vägledningstillfällena inte kan genomföras på ett sätt som ger full effekt.

Krav på introduktionsutbildning tas bort Det anges att om ingenting görs kommer det fortsatt ställas krav på att alla blivande förare som önskar övningsköra privat och alla handledare ska genomgå en introduktionsutbildning. Denna introduktionsutbildning når dock inte alltid de avsedda målen.

En ny handledarutbildning Det uppges att om ingenting görs kommer det även fortsättningsvis genomföras privat övningskörning med bristande kvalitet. Handledare får

ingen utökad kunskap och stärkt förmåga att kunna genomföra en väl fungerande och bra övningskörning.

Regelrådet gör följande bedömning. Det redovisas specifikt för nollalternativet per föreslagen ändring i förarutbildningssystemet. Det framgår att om ingenting görs består det aktuella läget. Kvalitén på konsekvensutredningen hade höjts med ett försök till att se vad konsekvenserna om ingen åtgärd vidtas innebär även framåt, om 5 eller om 20 år. Om Transportstyrelsen har identifierat ett problem skulle en följd av att inte vidta någon åtgärd sannolikt kunna vara att problemet består. Samtidigt är det möjligt att detta är en förenkling. Det kan vara så att problemet kan väntas växa över tid om ingen åtgärd vidtas, men det är också möjligt att det kan finnas helt andra faktorer i samhället än de åtgärder som förslagsställaren överväger som skulle kunna bidra till att problemet avtar.

Regelrådet finner redovisningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas godtagbar.

Alternativa lösningar

I konsekvensutredningen anges vad det valda reglingsalternativet innebär per förslag. Det går att läsa om det utvalda regleringsförslaget för *obligatoriska utbildningstillfällen* sidan 136 i konsekvensutredningen, för *fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare* sidan 141, för *krav på introduktionsutbildning* tas bort sidan 143, och för en *ny handledarutbildning* sidan 147.

Vad avser *en ny handledarutbildning* uppges det dessutom att ett alternativt regleringsförslag som utretts är om undervisningen enbart ska få utföras av trafiklärare då trafiklärare har lämplig kompetens för uppgiften. Det skulle medföra att handledarutbildning endast skulle få bedrivas av trafikskolor. Trafikskolor har tillstånd meddelat av Transportstyrelsen, och på trafikskolorna finns en lärarkår som har den kompetens som krävs för att undervisa på den nya utbildningen. Mycket talar också för att det huvudsakligen kommer att vara trafikskolor som kommer att vilja bedriva denna utbildning.

Fördelarna med ett sådant alternativ uppges vara att företag som bedriver trafikskola inte behöver söka ytterligare ett tillstånd för att bedriva handledarutbildning. Ett nytt tillstånd medför ytterligare avgifter och administration för företagen. Utöver att göra själva ansökan, måste företaget anmäla redan godkända trafiklärare som ska undervisa för det nya tillståndet.

Det alternativa regleringsförslaget uppges dock innebära en begränsning av näringsfriheten genom att företag som inte är trafikskolor men som har motsvarande kompetens inte får verka på marknaden genom att bedriva handledarutbildningen. Det begränsar konkurrensen och motverkar en effektiv resursfördelning i samhället som generellt kommer konsumenterna till godo. Den enskilde får ett mindre utbud att välja mellan och risken är att priset blir högre med tanke på sambandet mellan tillgång och efterfrågan. Handledarutbildning, som inte är sådan förarutbildning som avses i lagen om trafikskolor, bör efter tillståndsprövning kunna ges med likvärdig kvalitet av andra verksamhetsutövare än trafikskolor. Den sammantagna bedömningen uppges vara att den begränsning som förslaget innebär inte är proportionell och att alternativet därför inte anses lämpligt.

Regelrådet konstaterar att det enbart uppges en alternativ lösning för 1 av 4 förslag som har effekter för företag. Det är värdefullt för transparensen att den finns med. Det hade förbättrat konsekvensutredningens kvalitet med alternativa lösningar för de övriga förslagen men beskrivning av de utvalda regeringsalternativen kan anses tillräcklig i detta fall.

Regelrådet finner beskrivningen av alternativa lösningar godtagbar.

Berörda företag

Det anges i konsekvensutredningen att de företag som berörs av *obligatoriska utbildningstillfällen* är utbildare och trafikskolor med tillstånd som får möjlighet att erbjuda vägledningstillfällen.

Det anges att de företag som berörs av *fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare* är trafikskolorna och de lärare och utbildningsledare som arbetar vid trafikskolor.

Det uppges att de företag som berörs av att *krav på introduktionsutbildning tas bort* är utbildare. Företag som bedriver introduktionsutbildning kommer att påverkas av regleringen. Idag är merparten av de som bedriver introduktionsutbildning trafikskolor, men det finns också företag som bedriver introduktionsutbildning utan att vara trafikskola. Det kan exempelvis handla om företag som bara bedriver introduktionsutbildning eller företag som bedriver introduktionsutbildning och riskutbildning. I början av 2024 fanns det 638 företag med trafikskoletillstånd och tillstånd att bedriva introduktionsutbildning, och 42 företag som enbart hade tillstånd att bedriva introduktionsutbildning.

En ny handledarutbildning

Regleringsförslaget berör dem som vill bedriva handledarutbildningen. Fysiska och juridiska personer får möjlighet att ansöka om tillstånd att bedriva handledarutbildning.

Det nämns i förslaget att trafikskolorna ofta är fåmansföretag.

Det anges att förslaget påverkar de gymnasieskolor som har egen förarprovning och som bedrivs som aktiebolag. 2024 fanns det tio sådana företag.

Regelrådet konstaterar att det framgår vilken bransch och hur många företag som berörs. Det finns även information om att trafikskolor ofta är små företag. Det hade förbättrat kvaliteten på konsekvensutredningen med en storleksuppdelning mellan företagen, exempelvis en kvantifiering av hur många anställda de 680 berörda har.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag godtagbar.

Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter

Obligatoriska utbildningstillfällen

Det anges i konsekvensutredningen att trafikskolor som väljer att erbjuda vägledningstillfällen initialt behöver

- upprätta utbildningsplaner
- förbereda undervisningen
- eventuellt fortbilda de lärare som ska hålla i vägledningstillfällena.

Att ta fram en undervisningsplan för vägledningstillfällen beräknas ta omkring 40 timmar. Till det kommer sedan kostnader för lärarnas löner samt för drivmedel och fordon. Det förväntas inte uppstå någon extra kostnad för lokaler, eftersom trafikskolor ofta redan har lämpliga lokaler. Trafikskolorna ska rapportera genomförda vägledningstillfällen till Transportstyrelsen, vilket innebär viss administration.

Det uppges att de blivande förarna kommer att betala för utbildningstillfällena, och företagen förväntas därmed få intäkter som ger dem full kostnadstäckning. Fri prissättning gäller, vilket innebär att varje trafikskola bestämmer hur mycket ett vägledningstillfälle ska kosta.

Det uppges vidare att vägledningstillfällena innebär att trafikskolorna får kontakt med blivande förare tidigt i utbildningen. Det kan bädda för en god relation och att blivande förare väljer att ta fler körlektioner. I Norge införde man en form av vägledningstillfällen när förarutbildningssystemet reformerades. Vid utvärderingen av det reformerade systemet kunde man se att reformen inneburit att blivande förare i genomsnitt valde att ta fler körlektioner.

Det uppges att eftersom även vägledningstillfällen ska omfattas av tillsyn kan det eventuellt påverka tillsynsavgiften för trafikskolorna.

Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare

Det uppges att tillståndshavare och trafikskolechef får ett tydligare krav på vad det innebär att se till att personalen fortbildas. Närmare bestämmelser om omfattning och frekvens anges på föreskriftsnivå. Om trafikskolechefen redan idag tar ansvar för personalens fortbildning borde inte den nya regleringen innebära några ytterligare kostnader, men för trafikskolor som inte tidigare fortbildat sin personal kan nya kostnader uppstå. Dessa kostnader beräknas kunna täckas av intäkter från deras kunder. Fortbildning förväntas ge mer kompetent personal vilket är en konkurrensfördel för företagen.

Krav på introduktionsutbildning tas bort

Det uppges att de företag som bedriver introduktionsutbildning inte längre kommer att kunna göra det. I vissa fall kan det innebära att hela verksamheten behöver läggas ner; för en trafikskola innebär det att en del av deras verksamhet berörs. De företag som idag bedriver introduktionsutbildning kommer att förlora de intäkter som denna verksamhet ger. Samtidigt kommer de inte längre att ha några kostnader som är förknippade med att bedriva introduktionsutbildning. Konsekvenserna för de företag som även bedriver trafikskola bör ses tillsammans med konsekvenserna av förslagen om handledarutbildning och vägledningstillfällen. Dessa företag kommer inte längre att kunna bedriva introduktionsutbildning, men får samtidigt möjligheten att bedriva handledarutbildning för blivande handledare och genomföra vägledningstillfällen för blivande förare.

En ny handledarutbildning

Det uppges att den som väljer att ansöka behöver betala en prövningsavgift till Transportstyrelsen. Avgiften väntas bli 8 500–9 500 kronor.

Det uppges vidare att den som får tillstånd kommer att behöva betala en årsavgift för tillsyn. Avgiften kommer att bestå av en grundavgift för tillståndet samt en tilläggsavgift baserad på antalet lärare tillståndshavaren har. Grundavgiften väntas bli 3 700–4 500 kronor och tilläggsavgiften 2 000 per lärare.

Det uppges att företaget ska ha lärare som uppfyller kompetenskraven, alltså att läraren ska vara utbildad trafiklärare eller ha motsvarande kompetens. Med tanke på utbildningens innehåll och de lärarkrav som föreslås, kommer det i de flesta fall att vara trafikskolor som ansöker om att få bedriva handledarutbildningen.

Det uppges vidare att företaget ska ha lämpliga lokaler för undervisning med hänsyn till antal deltagare och val av undervisningsmetodik. Antalet deltagare per utbildningstillfälle kommer

att regleras i föreskrifter och väntas bli högst 30 per tillfälle. Många av de företag som förväntas bedriva denna utbildning är trafikskolor. Trafikskolor har ofta redan lokaler som är lämpliga för detta syfte, och då uppstår ingen kostnad.

Det uppges att företag som ansöker om tillstånd får initiala kostnader för upprättande av en undervisningsplan och förberedelser för undervisning. Undervisningsplanen bifogas ansökan och ska utgöras av en beskrivning av utbildningens innehåll och av hur den kommer att bedrivas för att man ska uppnå målen i den kursplan Transportstyrelsen kommer ta fram för utbildningen.

Det uppges att tillståndshavaren kommer att ha löpande kostnader för förvaltning av undervisningsplanen, anmälningar av nya lärare och avanmälningar av de som slutat undervisa. Tillståndshavaren ska även rapportera de som genomgått en utbildning till Transportstyrelsen.

Det anges att handledarna kommer att betala för att få gå utbildningen, och företagen förväntas därmed få intäkter som ger dem full kostnadstäckning. Fri prissättning gäller, vilket innebär att varje företag bestämmer priset på utbildningen.

I samband med utbildningen uppges företagen få kontakt med dem som ska hjälpa blivande förare med den privata övningskörningen. Om deltagaren upplever att utbildningen är bra, kanske också den blivande föraren väljer att utbilda sig hos samma företag, under förutsättning att företaget även bedriver sådan undervisning.

Bättre möjligheter till privat mängdträning

Det uppges att om fler övningskör privat kan det innebära att det blir bättre genomströmning av elever på trafikskolorna. Det kan även innebära att fler har råd att ta körkort vilket skulle kunna innebära fler potentiella kunder för trafikskolorna.

Obligatorisk väntetid vid underkänt prov

Det uppges att förslaget inte bedöms få några stora konsekvenser för företag. Möjligen skulle förslaget kunna medföra en ökad efterfrågan på körlektioner efter underkänt prov, vilket påverkar trafikskolorna.

Tillsyn över förarprovningen

Det anges att förslaget påverkar de gymnasieskolor som har egen förarprovning och som bedrivs som aktiebolag. Förslaget innebär att företagen kan meddelas förelägganden om Transportstyrelsen upptäcker organisatoriska brister vid tillsynen. Det medför inga kostnader för företagen så länge eventuella förelägganden efterföljs.

Det finns en sammanfattande tabell med effekter och konsekvenser för trafikskolor per förslag på sidan 169 i konsekvensutredningen.

Såvitt Regelrådet kan förstå innebär 4 av förslagen effekter för företag. *Vägledningstillfällen, kravet på att fortbilda personal och en ny handledarutbildning* innebär förändringar rörande kostnader och intäkter. Det anges att det är kostnader som också förväntas ges täckning av intäkter från de blivande förarna. Det är värdefullt att det uppges en tidsuppskattning för att göra undervisningsplan för vägledningstillfällen. Det hade dock höjt kvaliteten på konsekvensutredningen med en kvantifierad uppskattning av kostnader för lärarnas löner, samt administrationen för rapportering av genomförda vägledningstillfällen till Transportstyrelsen. Fortbildning verkar vara en ny regelkostnad som tillkommer och en

uppskattning av den hade höjt nivån på konsekvensutredningen. Beroende på hur priskänsliga de blivande förarna är skulle högre priser kunna leda till att färre har möjlighet att köpa körlektioner hos trafikskolorna. *Krav på introduktionsutbildning* tas bort. Det uppges att 42 (av totalt 680) enbart har tillstånd för introduktionsutbildning och det kan i vissa fall betyda att verksamheten läggs ner. Tydligare kvantifieringar av tillkommande kostnader hade förbättrat kvaliteten på konsekvensutredningen. Samtidigt ges nya möjligheter till intäkter och ikraftträdandet ligger flera år framåt i tiden.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter godtagbar.

Påverkan på konkurrens och särskilda hänsyn till små företag

Påverkan på konkurrens

Det anges att det kan hända att utbildare sänker priserna på de obligatoriska utbildningstillfällena för att vinna konkurrensfördelar, men de kan också sätta ett högre pris än det Transportstyrelsen har uppskattat.

Det har redan angetts under delavsnittet om kostnader att fortbildning förväntas ge mer kompetent personal vilket är en konkurrensfördel för företagen.

Regelrådet gör följande bedömning. Å ena sidan kan vissa företag behöva avsluta sin verksamhet i och med att kravet på introduktionsutbildning tas bort. Å andra sidan innebär de 3 andra förslagen (obligatoriska utbildningstillfällen, fortbildning för trafiklärare och en ny handledarutbildning) att det öppnas för nya konkurrensmöjligheter.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrens godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag

Det anges i remissen att det faktum att många blivande förare inte behärskar det svenska språket innebär en utmaning för trafikskolorna. Eftersom trafikskolorna ofta är fåmansföretag vore det orimligt att kräva att varje trafikskola ska kunna utbilda på alla språk. Det finns trafikskolor som undervisar på andra språk, men inte överallt. Transportstyrelsens förhoppning är att trafikskolorna ska kunna hitta sätt att hantera språksvårigheter, inte minst när det, som här, handlar om enskild undervisning. Det kan handla om att låta översätta visst undervisningsmaterial eller vissa nyckelord, rita, demonstrera, ta hjälp av tolk eller kamrater.

Regelrådet uppfattar det som att trafikskolor ofta är små företag. För att få en tydlig bild hade det varit behövt med en tydligare beskrivning av hur många av de berörda företagen som anses vara små. Det hade även varit behövt med en beskrivning av hur de små företagen påverkas av de nya förslagen. Små företag påverkas ofta proportionerligt sätt mer av regeländringar och kan ha svårare för att förhållandevis enkelt anpassa sig till dessa.

Regelrådet finner beskrivningen av särskild hänsyn till små företag bristfällig.

Åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter

Det anges inga specifika åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter. Regelrådet bedömer att detta är en brist och vill påminna om att alltid redovisa samtliga delasppekter.

Regelrådet finner redovisningen av åtgärder för att begränsa förslaget kostnader och andra effekter bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Obligatoriska utbildningstillfällen

Det anges i konsekvensutredningen att när det gäller tidpunkt för ikraftträdandet behöver hänsyn tas till dels Transportstyrelsens arbete med föreskrifter och it-system, dels till att trafikskolorna behöver förberedelse tid.

Transportstyrelsen föreslår att reglerna träder i kraft den 1 januari 2028. Detta datum förutsätter att beslut om författningsändringar fattas i tillräckligt god tid i förhållande till ikraftträdandet, så att trafikskolorna och Transportstyrelsen hinner genomföra det arbete som beskrivs ovan.

Vägledningstillfällen bör inte utgöra hinder för förarprov förrän sex månader efter att bestämmelserna om vägledningstillfällen trätt i kraft. Detta gäller bestämmelser i såväl lag och förordning som föreskrift.

Det kan finnas behov av speciella informationsinsatser i samarbete med berörda aktörer.

Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare

När det gäller tidpunkt för ikraftträdandet behöver följande hänsyn tas till dels Transportstyrelsens arbete med utarbetande av föreskrifter, dels utbildarnas tid att uppfylla de krav som föreslås.

Transportstyrelsen föreslår att författningsändringarna träder i kraft den 1 januari 2028.

Det uppges kunna finnas behov av speciella informationsinsatser i samarbete med berörda aktörer.

Krav på introduktionsutbildning tas bort

Tidpunkten behöver sammanfalla med den tidpunkt då bestämmelserna om handledarutbildning träder i kraft. Därför föreslås 1 januari 2028.

Särskilda informationsinsatser kan behövas gentemot utbildarna, särskilt de som inte har trafikskoletillstånd.

En ny handledarutbildning

Det anges att när det gäller tidpunkt för ikraftträdandet behöver hänsyn tas till dels Transportstyrelsens arbete med it-system, dels utbildningsanordnares möjligheter att ansöka och bl.a. ta fram undervisningsplan.

Transportstyrelsen föreslår att reglerna träder i kraft den 1 januari 2028. Detta datum förutsätter att beslut om författningsändringar fattas i tillräckligt god tid i förhållande till ikraftträdandet så att både de som önskar bedriva utbildningen och Transportstyrelsen hinner genomföra det arbete som beskrivs ovan.

Information ges via ordinarie kanaler.

Regelrådet bedömer att förslagsställaren tydligt redogjort för vilka hänsyn som tas till tidpunkt för ikraftträdande. Vad gäller behov av speciella informationsinsatser är det bra att det nämns men det hade varit behövligt med en mer konkret beskrivning av vilka informationsinsatser som är tilltänkta.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande godtagbar.

Regelrådet finner redovisningen av speciella informationsinsatser bristfällig.

Hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas

Det saknas redovisning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas.

Det nämns i remissen att en av de föreslagna ändringarna i förarutbildningssystemet är att tillsynsmyndigheten får meddela föreläggande om organisatoriska brister upptäcks i tillsynen av förarprovningen.

Regelrådet vill framhäva att utvärdering av regler kan behöva inkludera såväl allmän funktionalitet av regler men också hur regelutformning fungerar för företag och en fungerande konkurrens.

Regelrådet finner redovisningen av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas bristfällig.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

Obligatoriska utbildningstillfällen

Det uppges i konsekvensutredningen att regleringen inte strider mot den EU-rättsliga regleringen eftersom förarutbildning inte är reglerat i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort. Transportstyrelsen bedömer att det inte är aktuellt med anmälan enligt tjänstedirektivet eller något annat anmälningsförfarande.

Fortbildning för trafiklärare och utbildningsledare

Det uppges inte finnas någon annan EU-rättslig eller annan internationell reglering som reglerar detta.

Krav på introduktionsutbildning tas bort

Det anges att regleringen inte strider mot den EU-rättsliga regleringen eftersom introduktionsutbildning inte är reglerat i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

En ny handledarutbildning

Det uppges att det inte finns någon EU-rättslig eller annan internationell reglering om detta. Föreskrifter som Transportstyrelsen kommer att meddela med stöd av nytt bemyndigande kommer att behöva anmälas enligt tjänstedirektivet.

Regelrådet konstaterar att förslagsställaren uppger att förslaget inte strider mot EU-rätten. Samtidigt konstateras att flera delar av regleringen inte har någon direkt EU-rättslig koppling utan därmed avser rent nationell reglering.

Regelrådet finner redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven godtagbar.

Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning

Det uppges i förslaget att det tidigare gick att ansöka om körkortslån, men att denna möjlighet togs bort den 1 januari 2024.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 5 mars 2025.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Katarina Kjellström.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Katarina Kjellström
Föredragande